

L'appello: dateci treni veloci

I presidenti delle Regioni adriatiche oggi all'iniziativa della Gazzetta

L'appello-manifesto della Gazzetta

L'Italia è divisa in due. Anzi in quattro. La foto della rete ferroviaria documenta in modo assolutamente oggettivo la doppia frattura che si è generata nel nostro Paese.

La realizzazione dell'Alta Velocità ha consentito all'Italia del versante tirrenico e dell'area del centro-nord di generare un profondo mutamento, nel giro di pochissimo tempo. Si è aperto il mercato a operatori privati, si è determinata una dinamica virtuosa di miglioramento della qualità, efficientamento dei tempi, competizione sulle tariffe, potenziamento dell'offerta. L'effetto, in linea con gli standard europei, è che su distanze fino a 800 km il treno è ritornato a costituire il vettore principale per la mobilità.

Milioni di persone lo preferiscono stabilmente all'aereo.

Dall'altra parte c'è l'Italia del versante adriatico, nell'area del centro-sud. Nessuna alta velocità, apparati tecnologici vetusti, materiali rotabili usurati, tratti ancora incredibilmente a binario unico che attraversano zone ad elevato rischio idro-geologico (e che potrebbero determinare, come già recentemente accaduto, conseguenze di isolamento totale). Ovviamente in queste condizioni infrastrutturali, il mercato resta chiuso a qualsiasi dinamica competitiva, l'offerta tende a dequalificarsi, i tempi di percorrenza sono inaccettabili, le tariffe non competitive (paradossalmente anche più elevate rispetto all'Alta Velocità!), il servizio da anni registra una progressiva riduzione.

L'effetto, in stridente contrasto rispetto agli standard e alle direttive europee, è che al treno un'utenza crescente preferisce l'aereo o, addirittura, il trasporto privato su gomma anche per lunghe percorrenze di 1000 km. Lo stesso trasporto cargo è fortemente ostacolato dai limiti strutturali della rete.

Questa frattura è insopportabile per due ordini di ragioni. La prima è che nega l'accesso al diritto alla mobilità per milioni di cittadini italiani, generando una sperequazione inaccettabile dal punto di vista sociale. La seconda è che costituisce il più rilevante ostacolo ai processi di sviluppo economico del territorio, non solo per l'economia delle merci, ma anche per la vita delle imprese e per le potenzialità di crescita turistica, fortemente condizionate dall'accessibilità del territorio.

Sullo sfondo di questo grave gap, crediamo di scorgere l'assenza di una vera politica dei trasporti, che da troppi anni caratterizza l'azione dei governi nazionali.

Assenza che, in una congiuntura di grave crisi, risulta ancora più inaccettabile.

Per questa ragione, chiediamo di cominciare a mettere mano a possibili soluzioni. Ricomporre questa frattura, o almeno ridurla, deve costituire priorità nazionale.

TRE PUNTI PER CONFERIRE CONCRETEZZA A QUESTO IMPEGNO.

1 - Non chiediamo, in questa fase di carenza di cospicue risorse nazionali, di affrontare insostenibili investimenti infrastrutturali straordinari. Tuttavia chiediamo che il Governo cominci a programmare, con studi e progetti, la rete dell'Alta Velocità ferroviaria anche per la dorsale adriatica, per la cui realizzazione si potrà lavorare quando le condizioni di finanza pubblica lo consentiranno.

Pertanto una convinta e incisiva iniziativa istituzionale del Governo, in questa fase di istruttoria della definitiva approvazione della pianificazione dei corridoi della Rete Ten-T, può ancora consentire l'inserimento del prolungamento del corridoio Adriatico-Baltico fino a Bari, invece che fermarlo, così come previsto dalla Commissione, ad Ancona. Solo un'azione ufficiale del Governo nazionale può guadagnare un risultato concreto e immediato che aprirebbe la prospettiva di accesso alle cospicue risorse che l'UE sta riservando alle sue infrastrutture strate-

giche di connessione.

2 - In questa fase chiediamo il possibile.

Già oggi si potrebbero ridurre di ben un'ora e quindici minuti i tempi di viaggio sulla linea ferroviaria Milano-Pescara-Bari, se si utilizzassero treni moderni e adeguati che possano fruire dell'Alta Velocità esistente tra Milano e Bologna, invece di percorrere la tratta storica fra le due città, e che possano procedere ad una velocità superiore anche a sud di Bologna, lungo la linea Adriatica, grazie all'assetto variabile. In questa ipotesi, ad esempio, i tempi di viaggio Milano-Bari si ridurrebbero a circa 6 ore e mezza, Milano-Foggia a 5 ore e mezza e Milano-Pescara a meno di 4 ore.

Sarebbe sufficiente favorire il prolungamento almeno fino a Bari dei nuovi servizi veloci Milano-Ancona, che usufruiscono dell'Alta Velocità tra Milano e Bologna, eventualmente disponendo la riduzione o la gratuità del pedaggio ferroviario per tali collegamenti.

3 - E' poi disponibile uno studio completo che prevede interventi di ammodernamento tecnologico, lievi correzioni di curve ed il raddoppio del binario tra Termoli e Lesina, che consentirebbero di incrementare la velocità di linea e raggiungere prestazioni analoghe a quelle dell'alta capacità. Si tratta di interventi immediati, il cui valore, stimato intorno al miliardo di euro, è assolutamente sostenibile. Si potrebbe, ad esempio, iniziare con il potenziamento del sistema tecnologico di segnalamento, per innalzare la velocità massima in rettilineo a 200 km/h, intervento dal costo stimato di circa 100-200 milioni di euro e dalla durata di qualche anno. E' opportuno sottolineare che tali risorse, riconoscendo il carattere prioritario degli investimenti, potrebbero essere agevolmente reperite nell'ambito dei Fondi Strutturali Europei 2014-2020, la cui programmazione è in corso proprio in queste settimane.

Questi interventi sono in larga misura già progettati, realizzabili in un arco temporale relativamente breve, ma con un impatto tem-

pestivo: portando la velocità di percorrenza a circa 200-220 km/h, si avrebbe una decurtazione dei tempi di quasi un'ora da Lecce a Bologna, rendendo immediatamente competitivo il trasporto ferroviario.

Si tratta di una richiesta minima che genererebbe un impatto di straordinario valore positivo per le nostre Regioni e per l'intero Paese, proprio in questa fase difficile di lavoro per la ripresa economica, il cui fattore primario è rappresentato proprio dalla ricomposizione del rapporto di fiducia con i cittadini.





FRECCIA BIANCA

FRECCIA ROSSA



FRECCIA ARGENTO



ITALO



LE VELOCITA' MASSIME

(km/h)



150	150	170	180	150	150
150	200-220	180	200-220	150	200-220
150	300-360	180	300-360	150	300-360

LECCE

BARI

FOGGIA

L'AQUILA

PESCARA

CHIETI

LECCE - MILANO
1.010 km



I TEMPI

LECCE - BOLOGNA
795 km

BARI - MILANO
865 km

BARI - BOLOGNA
650 km

9h10	8h05	7h55	8h05
7h45	6h40	6h30	6h40
7h00	6h55	6h45	6h55
5h35	5h30	5h20	5h30



170	180	170	180	170	180	185	300
180	200-220	180	200-220	180	200-220	300	
180	300-360	180	300-360	180	300-360	250	

ANCONA

RIMINI

BOLOGNA

MILANO

7h10 5h00

5h55 4h15

6h00 4h00

4h45 3h15